

**PARERE DEL
COMITATO PER LE
FERROVIE,
ISTITUITO PRESSO
LA CAMERA DI...**

Comitato per le ferrovie



L. 19
Feb

P A R E R E

DEL COMITATO PER LE FERROVIE

ESPRIMO PER LA CITTÀ DI VENEZIA

DI VENEZIA

A FORTIFICARE DEL TITO ESTERIO DALLA CONFESSIONE

DEL CONSIGLIO COMUNALE

NELLA FIRMA DELLA POSTURA

A. C. C. C. C. C.

Con Nota N.° 20823, datata 25 luglio p. p., ora da redento Municipio comunicata alla Camera di Commercio di Venezia la parte presa dal Consiglio Comunale nella seduta del 24 mese stesso:

- che, cioè, sia sospesa ogni deliberazione sopra l'ele-
- borato della Commissione scelta dal Consiglio Comu-
- nale per la ferrovia Udine-Pesche, ammettendo tale
- studio alla locale Camera di Commercio, onde farla
- pervenire decisa la sua decisione in così importante
- argomento, da non sottoporre al Consiglio comunale
- per ogni conseguente affetto :

Con questa sua deliberazione il Consiglio manifestava il dubbio per la meno sulla attendibilità delle opinioni emesse e sulle conseguenti decisioni, che gli veniva proposta di prendere dalla sua Commissione; e quindi premetteva della Camera la considerazione di quegli argomenti e di quelle considerazioni, che l'avevano indotta a pronunciarsi sempre per la ferrovia Udine-Pesche.

È il Comitato per la ferrovia, fatto dell'occasione, che gli si offre, di esporre i motivi che lo inducono a considerare la ferrovia Principe-Rodolfo e la sua continuazione per la Pontebba, quale uno dei principali fattori del risorgimento di Venezia commerciale, si affretta qui a prendere in esame l'elaborato della Commissione ed a contrapporvi le proprie deduzioni, le quali giustificano l'opinione sostenuta da esso sempre in passato e potentemente portata in argomento.

La Commissione (1) ha voluto rendere che la minore spesa, necessaria per la linea della Pontebba, fosse il motivo cardinale di preferenza, che si voleva ad essa linea accordare.

Se non che, a i motivi che trattarono l'argomento, e la stessa Camera di Commercio tratterono preferibile quella linea per parecchi altri motivi, che si vanno di seguito ad esporre.

1.^a Trattandosi di preferibilità, si presuppone, e si chiede ad un confronto istituito.

Quindi la preferenza, nel nostro caso, deve evidentemente manifestarsi fra una linea per la Pontebba ed una per il Predel.

La linea della Pontebba rende possibile un movimento commerciale da e per Venezia sulla ferrovia Principe-Rodolfo, mettendo questo Culo nella condizione di non avere maggiore differenza di percorrenza di quello che abbia Trieste, se non di chil. 31; i costi si riducono a soli 24, per la maggiore brevità di via marittima che offre Venezia.

La linea invece del Predel rende impossibile l'attuazione di un eguale commercio, perciocchè Venezia,

(1) Vedi pag. 4, esponeva seconda, che motivava: La maggior parte dei

senza distanza da Caporetto chilom. 174, mentre Trieste vi dista solo chil. 94, non può aspirare a nessuna concorrenza sulla Rodoliana per la sua maggiore distanza dal suddetto punto d'incontro, Caporetto, di chil. 83, i quali, senonchè per conto della maggiore brevità di viaggio marittimo, si riducono però sempre a chil. 83.

Se dunque la Commissione vorrà di rimanere più oltre: che la coincidenza della ferrovia della Pontebbina con quella dell'Alta Italia esista in Udine, il punto naturale di asilo marittimo è, e sarà sempre Trieste, perchè avrà sempre una prevalenza di chil. 24; è a supporre davvero che non faccia sentire al Consiglio la maggiore prevalenza di Chil. 53, di cui godrebbe Trieste sopra Venezia sulla linea del Predel.

Se la Commissione avesse pronunciato al Consiglio tanto a due queste cifre, il Consiglio non avrebbe potuto convergere nel parere della sua Commissione: sulla preferibilità della linea del Predel, in confronto di quella della Pontebbina, per una ragione semplicissima, che cioè chil. 53 sono più che il doppio di chil. 24.

Ma risalendo agli altri motivi di preferenza che militano per la linea della Pontebbina, il Comitato aprivato rifletteva:

2.^a Che oggidì i porti dell'Adriatico non possono competere sulle piane dell'Europa centrale coi porti del Baltico; e che a rendere possibile questa concorrenza o, se non altro, paraggiare il beneficio che avrà per venire ai porti commerciali dall'apertura dell'istmo di Suez, è necessaria una ferrovia la più breve possibile, la quale porti da Venezia al Baltico, facendo a questo prevalere l'Adriatico sulla ferrovia Elzevich, su quella che da Roma per Bologna si dirigeva a Pavia,

a Brindisi, a Berlino, e la quale renda pure possibile al nostro porto di esercitare anche sulla famosa ferrovia della Pontaria una influenza col vantaggio della sua posizione geografica, fissando sì che nella brevità del viaggio terrestre non risulti inutile il vantaggio della maggiore brevità di viaggio marittimo. E questa ferrovia non poteva essere se non quella denominata Principe Rodolfo, e il tratto più breve di comunicazione all'Adriatico, non altro che quello Villaco-Pontebba-Udine, per i quali da Venezia si potrebbe tenere il Biadino: e Vienna con un risparmio di viaggio di chil. 112, e ad Inns di chil. 120; come potrebbero altresì giungere a Villaco col risparmio di chil. 103.

2.^a Che la linea Udine-Pontebba costerebbe chil. 68 nel tratto italiano, e la linea Udine-Caporetto chil. 30 soltanto, quindi, a parità di tutte le altre circostanze, il beneficio di sviluppo industriale e commerciale nei territori italiani, lungo la linea, sarebbe nel primo caso nella ragione 68, nel secondo nella ragione 30.

3.^a Che una ferrovia Udine-Pontebba sarebbe il più efficace, il più potente impulso allo sviluppo della industria e del commercio dell'alta Friuli, offrendosi quella linea a dodici Distretti, i più vasti, e i più industri della provincia d'Udine, popolati da ben 200.000 abitanti; mentre la linea del Friuli col suo tratto Caporetto-Udine non servirebbe se non ai distretti di S. Placido degli Schiavi e di Cliviale, popolati da soli 40.500 abitanti, e da 100.000 se vi si comprende tutto il Distretto di Udine.

4.^a Che uno stesso impulso sarebbe dato alla industria langheva della Canova; la pastorizia, laicoltura del campo, l'estrazione del carbon fossile; e sarebbe resa possibile altresì l'utilizzazione di tutti gli altri ele-

menti d'industria, di cui ha dettato delle azioni, come ad esempio: i suoi bacoli, dei quali il solo Governo ne possiede per una estensione di porti marittimi 5000, e le sue miniere di rame argentifero, infinitamente esplorate e tirate dalla nostra Società Veneta Montanaria,

6.^a Che sarebbe conseguito con la linea della Pontebbina notevolissimi risparmi di spese di costruzione ed esercizio, risparmi che se furono decessivamente valutati, furono però annuati da tutti, e che così di tale importanza da risultare di circa 21 milioni, secondo l'ingegnere Carretta (che prescrive il costo di costruzione della Pontebbina in L. 27,600,000 e quello del Predel di 48,664,000) e secondo altri (quelli che fissano alline il costo di costruzione della Pontebbina a L. 51,575,000 e quello del Predel a L. 98,840,000) di L. 46,950,000.

La preferenza però per questo stile non era solo accordata per il minore capitale necessario, e quindi per la maggiore probabilità di felice e premiato attuazione, ma ben anco, e più, per la considerazione che la minore spesa di costruzione e di esercizio si traduceva in minore aggravio di giarantia; e, ciò che più ancora importa, in minore spesa di trasporto di merci e passeggeri.

7.^a Che quando la moderazione delle tariffe, su cui poteva far contare la minore spesa di costruzione e di esercizio, insieme alla sola differenza di via di chilometri 28 (maggiore distanza di Venezia dal punto d'incrocio Udine) renderebbe possibile a Venezia la concorrenza sulla ferrovia Principe-Bodolfo, altrettanto la necessità di una minore elevata di tariffe, insieme alla maggiore distanza di Venezia da Caporetto, di chilometri 55, renderebbe impossibile ad essa di ispirare e commercio qualunque con la Carintia, la Stiria, l'Austria, la Boemia, e ad ogni relazione col Danubio e col Baltico.

8 ° Che la linea del Profiel non sarebbe corrispondente che fra sei anni, cioè quattro anni dopo l'apertura dell' Istmo di Suez, mentre la linea della Pontebbia potrebbe esserlo fra due, o due e mezzo tutt' al più.

E quanto imparti che la Rodolfiana sia posta in grado di comunicare coi porti dell' Adriatico contemporaneamente, o poco dopo, a quel grado sovvertimento marittimo commerciale, nel senso tutti quelli che vogliono riflettere: che se il commercio prende una via, sia pure viziosa, prima di spostarlo da quella, ed attardarlo sulla più retta e naturale, carenza anni ed anni, e forse secoli.

Tutti questi inoppugnabili motivi pienamente giustificano la preferenza che in generale è data alla linea Udine-Pontebbia.

Alla Commissione sembrò, che la maggiore pericolosità di chil. 88 sul territorio italiano della linea Pontebbia, in confronto della minore di chil. 20 della linea Udine-Caporetto, fosse un argomento che si ritorceva contro i propagatori della prima, perciocchè maggiore pericolosità implicava una quota di garanzia e sovvenzione pressa a poco doppia.

Sia che la garanzia o sovvenzione di uno debba essere sopportata dallo Stato e dai paesi italiani lungo il territorio percorso, o a considerare in ogni caso:

1. Che per la linea Udine-Pontebbia sarebbe assicurata alla Venezia;

a) uno sviluppo di commercio austro-indiano per la via di Venezia, una volta aperto l'Istmo di Suez;

b) uno sviluppo d'industria, ed un incremento delle ricchezze nell' alto Friuli e nella Carnia;

c) uno sfogo diretto alle produzioni agricole italiane per la Carnia, Stiria, Austria, Boemia;

di uno sviluppo di commercio del legname grezzo e lavorato, delle stoviglie, dei tessuti di lana, del ferro, piombo, rame, stagno, grafite, ebbene dalla misura di Carlotta, Slesia, Austria, Boemia; dei quali prodotti giova notare come siano importanti ed assai necessari alla industria italiana: il ferro ed il carbone, il primo dei quali tanto apprezzato per le sue particolari qualità, che la linea si vuole spere proficua, il secondo perchè si avrebbe a minor costo dell'inglese e migliore dell'austriaca.

II. Che nessuno di questi vantaggi offra la linea da Udine a Caporetto, avvegnachè meglio torni al commercio spedire e ricevere da Trieste, così che da Venezia, per la notevole minore distanza di chil. 65; d'onde se viene che la garanzia per chil. 68 della linea della Pontebbà è ragionevole credere che sarebbe ed veramente merita, ed almeno data con profitto della Venezia e dell'intera nazione; mentre per i chil. 30, che correbbe nel solo luffino la linea Udine-Caporetto, la garanzia sarebbe sempre effettiva e a tutta perdita.

No sorge quindi la domanda: Se si debba piuttosto sopprimere un aggravio infertile nella ragione di 30, ovvero una che promette larghi frutti nella ragione di 68?

III. Che se la garanzia deve essere a carico del paese in ragione di territorio percorso; nel caso della linea Udine-Pontebbà, è giusto che vi concorra, perchè se ne attende un vantaggio, i distretti Distretti del Friuli, la Carica e Venezia, il cui porto parteciperebbe ai benefici portati da essa; ma nel caso della linea Udine-Caporetto, la garanzia dovrebbe essere sostenuta dai tre distretti di Udine, Cividale e S. Pietro

dagli Schiavi, irraggiungibile per tutti gli altri non si sarebbe profittato veruna che giustificasse l'aggravio.

Non è quindi che si ricorra l'argomento della garanzia contro i propagatori della Pontebba, ma più veramente quell'argomento sta contro i fautori della linea del Predel. I primi si dicono: fate un servizio perchè da esso si ritolli tutti i benefici effetti che offre una ferrovia perfettamente commerciale; i secondi s'indispettano di limitare o meno quel servizio, ma vi torcano che sarà più grave di quello propostosi dai primi, perchè infruttuoso e lento, quasi deciso, deciso.

La Commissione giudica bene la considerazione che le tariffe siano proporzionali al capitale investito, nella costruzione, e trova che in fatto per un tronco di completamente uguale lunghezza determinato dalle esigenze economiche di tutta una linea, e delle condizioni di una concorrenza, che nel caso contemplato, della Andelfiana, è basata sopra tutte le forze economiche e l'importanza della Società della Sudafrica.

Osserveremo che il costo maggiore o minore di una linea di ferrovia e dei suoi tronchi di completamente influisce in primo luogo sulla misura delle tariffe, come s'infelisce la maggiore o minore spesa di esercizio. Sarà dunque sempre vero che se si spendano 24 milioni di lire, secondo che vuole l'ingegnere Corvini, o 46 milioni di lire, secondo altri, nella parte di linea della Ferrovia Principe Reale da Villaco per Pontebba ed Udine, anzi che spendersi in più per il Predel, le tariffe potranno essere più moderate per la prima, che per la seconda di queste percorrenze.

Q) in altri termini, anzitutto che le tariffe sui tronchi di completamente debbono subire la sorte della linea

principale, quanto meno costruttore e quanta e quella, tanto meno saranno elevate le tariffe medesime.

Quanto poi alla concorrenza, che può essere fatta alla Rodolfiana dalla potente Società della Sudaaba, vale un analogo argomento. La Rodolfiana potrà tanto più sostenere la concorrenza, quante meno impende sia il capitale di costruzione e quanto meno costi il suo esercizio; e per nessuno la Sudaaba potrà tollerare con ribassi di tariffe tanto meno, quante meno costi la costruzione e l'esercizio della Rodolfiana. Se dunque la via della Pontebbia esige un capitale minore di costruzione e costi meno di esercizio che non quella del Prodel, come è ammesso da tutti i progettisti e da tutti i tecnici che si occuparono di esso, la concorrenza della Sudaaba sarà meno a temersi per la prima, che per la seconda.

E poi a considerare che la concorrenza di una ferrovia ad un'altra, non è solo vera, più o meno, possibile dalla forza economica di quella Società che la intraprende, ma che vi hanno altri elementi i quali possono influire a limitarla e che vanno quindi posti a calcolo.

Infatti, posto che le due società godano una garanzia dagli Stati austro-italiani i quali carcano le due strade, permetteranno oggino i Governi una lotta di ribassi di tariffe, la quale renderebbe a tutto danno degli eredi dei rispettivi Stati?

Dobbiamo credere che i Governi, per poco illuminati che fossero, tollererebbero uno spreco del danaro pubblico, quale avrebbe fatto nella lotta che abbiamo visto?

Ma, tornando alla maggiore o minore possibilità di concorrenza, uno degli elementi, il più valido, sarà la differenza delle distanze; cioè, nel caso nostro, se la Rodolfiana offrirà una minore lunghezza di viaggio tanto considerevole, che poi supererà la concorrenza

la Sudafrica debba rassegnarsi ad una perdita, e a ritenere che quest'ultima troverà di non lontano di risarcimento alla concorrenza stessa veneta che aggraverà il suo bilancio di una perdita sopra chil. 700, quale carriera da Vienna a Venezia.

Resta a vedere, se a meno, e quanto quella stessa notevole differenza di distanza possa essere offerta dalla ferrovia Principe-Rodolfo; ciò che è dimostrato dalla seguente Tabella:

TABELLA I. Distanze da Venezia.

Da Venezia	Per Udine e Lubiana	Per Udine e Forlì	Differen- za di distanza
a Klagenfurt	617	588	29
a Trieste	624	594	30
a Bruck	666	636	30
a Vienna	760	698	62
ad Enns	934	836	98
a Linz	980	880	100
a Salisburgo	1075	975	100
a Innsbruck	1070	970	100
(e quindi a Fregg, Bressa, Brescia, Verona)			

TABELLA II. Distanze da Trieste.

Da Trieste	Per Lubiana	Per Udine	Differen- za di distanza
1. Klagenfurt	444	528	84
2. Villach	446	511	65
3. Bruck	529	492	37 in più
4. Vienna	543	528	15 in più
5. Roma	719	588	131
6. Lodi	718	606	112
7. Salsburgo	803	718	85
8. Salisburgo	865	678	187

Nella Tabella I è dimostrato che il risparmio di corsa da Venezia sulla Rodolfiana è di chil. 157 per Vienna, di chil. 228 per Bruck, di chil. 300 e più per gli altri centri di movimento commerciale; e nella II Tabella, che da Trieste tale risparmio sia fra chil. 125 e chil. 228.

Tali differenze di viaggio, in favore della ferrovia Principe-Rodolfo, sono così importanti, che non possono non mettere una concorrenza, per quanto sia potente la Società dello Salsburgo, e meno che, come si è detto, essa non si riesca ad esercitare con perdita tutta la linea da Venezia a Vienna. E nemmeno in questo caso

la sua linea potrà essere preferita, stenochica, e merci e passeggeri, se pur non spendessero di più, occuperebbero nel viaggio maggior tempo che non occorresse sulla ferrovia Principe-Rodolfo.

Pare che la Commissione desiderasse sapere che gli scrittori, i quali mutavano di questa daq linea, dettano delle cifre atte a rappresentare il movimento sulla nuova ferrovia, tanto delle merci che delle persone, dedotte da quelle che si affluiscono oggidì sulle strade ordinarie, nonché dalla produzione odierna, in luogo di limitarsi ad enumerare le categorie degli elementi economici.

Se non che, in fatto di ferrovia da costruirsi, il giudizio sul loro avvenire economico non deve essere basato, ad esempio, su quanto ferro, quanto piombo, quanto grafite siano prodotti dall'industria metallurgica di un paese; su quanti pavimenti vengono prodotti da un secondo; sul consumo che fanno un terzo di colà, di coloniali ad alibi; ma bensì sulla verifica se vi abbiano miniere già in attività ed aree solo esplorate; se vi esistano industrie ed elementi di industria; se e quanto le popolazioni abbiano bisogno di dedicarsi ad esse, perfinchè la dove meno rende la terra, vi è più ricca, perchè più necessario, lo sviluppo industriale; infine, se lungo la linea vi abbiano centri importanti di consumo sociale e di economia, e più ancora se vi siano centri commerciali.

Dove si trovano miniere, dove già si esercitano industrie, o dove vi hanno buone ricchezze per esse, dove lo spirito industriale è una conseguenza naturale del bisogno, lì è che occorre e prospera una ferrovia, perchè essa induce quella via e quel movimento in-

distriche che non può attendersi così se la facilità e la poca spesa di trasporto non rende possibile la spedizione dei relativi prodotti nelle varie piazze di consumo.

È questo il caso che mentre, ad esempio, le miniere di carbone della Carnia, le quali ora non possono portare la loro produzione oltre a 4000 tonnellate all'anno, una volta che una ferrovia le trasporti con poca spesa a Venezia o a Trieste, potrà spingerla fino alle 25 o alle 30 mila.

È come di questa produzione dovrà di ciascun' altra. Né la ricerca è da limitarsi alla produzione dei paesi lungo la linea, o di quelli che possono far capo alle due estremità di essa, a merito di altre ferrovie; ma è da estendersi ai consumi, ricordando come il punto distaccato dalla rete, in causa dei facilitati trasporti, la metta a portata di un maggior numero di consumatori locali, per cui si moltiplicano i consumi stessi in guisa da superare, non che no, le previsioni. Finalmente è da aggiungere che il movimento delle persone e degli, vasi e più volte maggiore di quello che possa essere prima che una strada ferrata oltre quella occasione di tempo e di spesa, per cui le ferrovie diventano il principale fattore di attività industriale e commerciale, e quindi di civiltà, e di progresso.

La Commissione procedette quindi senza più, discussione.

1.^a — Che alcuni punti del territorio da percorrersi — dalla strada progettata — riscontrerebbero vantaggi significativi; »

2.^a — Che il restante del Veneto, o specialmente di — commercio di Venezia non possa averne utile impo-
-rtante; »

1.° « Che la Rodolfiana perente ragioni, che un letto di industria, di commerci e di popolazione sono « affatto di seconda ordine » per cui ritenendo che l'aggravio della garanzia superi l'utile che se ne trarrebbe, senza di essa appoggiarla; e per questo stesse ragioni trova che poco importi la possibilità di marciare la linea della Pontebbà fra due anni e mezzo, o solo che fra sei quella del Frettel.

A confutare le asserzioni della Commissione basta considerare i bisogni e le produzioni della Venezia; i bisogni e le produzioni della Carinzia, della Stiria, dell'Austria, della Boemia; basta esaminare se il porto di Venezia abbia una prospettiva di movimento marittimo-commerciale, e se questo possa rendere possibile un commercio con quei territori; e riflettere da ultimo se questo suo movimento lo possa mettere in grado di far concorrenza ai porti del Baltico ed a Trieste stesso, sulla piazza lungo la ferrovia Principe-Rodolfo, nell'intervallo di chil. 54 di maggiore distanza da Venezia ad Udine, che ne vi abbia da Udine a Trieste.

Le produzioni della Venezia, che oggi si può prevedere che abbiano ad essere e che assorbito non ricercate dalla Carinzia, Stiria, Austria e forse più oltre, sono quelle della industria agerale e particolarmente i vini, le seta, il canape, le pelli da cuoio e forse non il riso e qualche altro cereale. La Venezia poi ha bisogno dei prodotti minerali e segnatamente del ferro e del carbone. Il ferro sulla ferrovia Principe-Rodolfo vi vorrebbe portato, a dir poco, nel risparmio di L. 2,50 di spesa di trasporto per ogni 100 tonni, (chilogr. 56); e siccome questo ribasso di costo diffonderebbe l'uso di quel ferro tanto apprezzato nelle costruzioni civili e marittime e quindi ne aumenterebbe la ricerca, così

L'aumento della produzione potrebbe essere di pari passo, e in breve la quantità che viaggierebbe su quella linea e che pervenirebbe al nostro porto, per essere destinata all'Italia, all'Inghilterra, al Levante, sarebbe egguagliando così da costituire non solo un considerevole quota del reddito della ferrovia, il carbone, di cui oggi hanno tanto abbisogno le industrie, senza non dire di quello che potrà venire dalla Cornia, e dagli altri territori lungo la linea, dove pure sarebbero mette in servizio le minee esplorate; il carbone, valemmo dire, della Boemia ci verrebbe, dai suoi centri principali di produzione Pilsen, Rakowitz, Teplice, con un risparmio di via di mil. 300, ciò che renderebbe possibili le spedizioni di esso in concorrenza con quelle d'Inghilterra non solo, ma della stessa Italia, al quale il Boemo è notevolmente superiore in qualità.

A queste due principali produzioni si aggiungere quelle minori del piombo, dello stagno, della grafite, i legami grossi e levanti, i cuoi, le lincee, i panni, le stoviglie, il sale, gli animali bovini, i vini di Soria, le birre ecc.

A ricambio, oltre i prodotti della nostra industria agricola e qualche manifattura, sarebbero dall'Adriatico spediti i panni caldi, gli oli, le sementi diverse, i coloranti, la frutta ecc.

E tutti questi generi sarebbero rispettivamente spediti in una quantità sempre maggiore, mano mano che il prosperare dei territori e il ribasso dei valori di trasporto, provocando, come sempre avviene, i bisogni, ne aumentassero il consumo.

Se non che, provato che noi abbiamo produzioni da spedire, e bisogni dei prodotti che danno i paesi attraversati dalla ferrovia Principe-Rosello, e che di la

siccome Bassano, ci si dica che questa, giunti ad Udine, proseguiranno per Trieste, da dove saranno spedite le produzioni agricole italiane ed i prodotti italiani.

Cio è quanto dire, che noi non dobbiamo sperare se non di essere monopolizzati da Trieste per tutta il commercio che può sviluppare la Rodoliana. E ciò in vero sarebbe, se questa favorita calasse all'Adriatico per il Prodol. Ma se si condona per la Pontebbà ad Udine, sta a noi il dominare la situazione, sta a noi l'impedire il monopolio di altri porti sulle nostre produzioni, sta a noi di avere in deposito i coloniali, a ricambio delle produzioni dell'Impero Austriaco. E diciamo che sta a noi, perché appunto da noi dipende che Venezia riorganizzi e quella nostra vita commerciale, alla quale per posizione geografica ha diritto.

Ora la Società commerciale è già per noi un'arma che spinto ad usarla darà un giovito brillante. la navigazione iniziata fra Venezia e l'Egitto è una garanzia che Venezia non lascerà sfuggire dagli altri porti tutta il commercio indiano, che si prepara a discese in Europa da Soan. I nostri canali navigabili vanno ad essere curati. Lo scurico delle merci sui carri della ferrovia non tarderà ad essere effettuato e, speriamo, nel opportunamente curato dalle future condizioni del nostro commercio è richiesto.

Il naviglio mercantile troverà in breve anche fra noi, lo speriamo, un modo facile, pronto e poco dispendioso di ripararsi, lo scalo d'alaggio. E finalmente paragliate, come di giustizia che siano, le tariffe ferroviarie, le quali oggi ci fanno perdere il vantaggio di oltre mil. 200, dei quali siamo più vicini al Brennero di quelle che noi sia Trieste, le nostre svizzere, bavaresi, wirttemberghesi vortanno di prelazione, per

la minore distanza e con conseguente minore spesa di trasporto, al porto di Venezia, da dove per la stessa ragione saremmo spediti i prodotti del Levante alla Svizzera, alla Baviera, al Württemberg, al Baden. Allora gli armatori manterrebbero qui i loro legni, perchè qui, più che altrove, troveranno facile e presso lo scario, facile e pronto il raddobbo, sicuro il porto, certa il ricambio, meno dispendiosi i trasporti che si rendono necessari per città, vastità di locali a deposito di liquidi, di cereali, di coloniali (1). E s'interroga tutto ciò si verificherebbe (e spetta a noi di volerlo) non sarà egli possibile dividere con Trieste il commercio della Carialia, Siria, Austria, Boemia, anzi che subire il monopolio di Trieste? Noi crediamo fermamente che sì, perchè lo si voglia, e pregiudizio di parte od altro non sufficeva diversamente! Se a Venezia sarà dato riscoprire, se il suo movimento commerciale sarà quale può o deve essere, non è a temere che i chilometri di differenza di distanza da Udine siano sufficienti ad impedire che il nostro commercio approfitti legittimamente della ferrovia Rodoliana condotta all'Adriatico per la Portogrua.

Lasciando di studiare se i calcoli di probabile attività siano stati già o meno superati, come vorrebbe la Commissione, vogliamo ricominciare che fosse superata la importanza del territorio portoreo della Rodoliana. La Commissione, in prova di ciò, cita ad esempio i prodotti montanistici della Carialia, ed è ferma a volere che l'avvenire di una ferrovia si abbia a penderlo dal dato della produzione del territorio, che dovrà portarcelo, quasi che la ferrovia non accresca i con-

(1) In questo senso anche sopra che Trieste mantenga a deposito prodotti e liquori.

ness, non rappresenta il movimento delle persone, non produttivo, per così dire, sotto industriale, non produttivo modo di intendere, d'ingrandirsi a quello esistente, e quindi proporzionalmente non rappresenta i commerci. Lo stipendio accorsi una volta, l'arrivato di una ferrovia è a ricomparsi negli elementi industriali e commerciali che esistono nel paese, i quali aspirano ad essere felicitati da essa, non dalle loro produzioni ordinarie prima che la ferrovia si costruisca. Infatti, se la produzione della Carifin nel 1866 era, secondo quanto narra la Commissione, in picchi di tonnellate 3239, in granaio di ton. 34, in ghisa e ferro di ton. 28,000: una volta che la ferrovia sia costruita per la Pontebbia ed Udine all'Adriatico, quella produzione non sarà meno raddoppiata, quadruplicata, sestuplicata, decuplicata? E allora la produzione, per dire di alcuni, del ferro e ghisa sia partita al quadruplo (ton. 112,000), oltre il trasporto di questa considerevole quantità, non viaggerà sulla nuova ferrovia il carbone, che in quadrupla quantità di quella che occorre oggi sarà allora per concorre alle ferrovie? E non vi saranno spedite dall'Adriatico merci nazionali ed estere a ricambio? E tutte queste quantità, insieme a quelle di tutti gli altri prodotti agricoli ed industriali, già più sopra citati, ed insieme al movimento dei passeggeri, non costituiranno un reddito non inferiore a quello di qualunque altra linea commerciale?

La Commissione vuole confrontare il movimento della futura ferrovia col quello della simile ferrovia austriaca. Il risultato non può essere da dischiama, siccome un terreno esatto, perciò che il confronto stesso economicamente non regge. Poiché si possa istituire un confronto fra due cose qualunque, convien che queste sieno in identiche condizioni. Or quale delle ferrovie

dell'impero Austriaco e venivano nelle condizioni della Rodolfiana? Quale di esse si porta al mare altrettanto direttamente? Quale di esse rapita in comunicazione per via altrettanto breve il Danubio ed il Baltico con l'Adriatico? E volendo fare un confronto, può egli essere adottato un medio di movimento e di reddito (negativa forse talvolta) di franchia, che non hanno ragione commerciale di essere, ma solamente una ragione politica e militare, o di convenienza internazionale? Il solo confronto ammissibile ci sembra che dovesse essere quello con la Sudauba, come l'unica congiunzione dell'Adriatico col Danubio; e la prima cifra che ne risulterebbe da esso, se si considerino i punti estremi Trieste e Vienna, sarebbe una differenza di chil. 12 in favore della Sudauba, differenza incontestabile sopra una lunghezza di chil. 586. (Si vorrebbe poi la considerazione che la Sudauba non va a toccare il Danubio se non a Vienna con chil. 766 da Venezia, e con chil. 548 da Trieste, mentre la Rodolfiana lo raggiunge a Vienna, per la via di Bruck, con chil. 538 da Trieste, o con chil. 408 da Venezia, e direttamente lo raggiunge ad Enns con chil. 635 da Venezia e chilometri 586 da Trieste, mentre che da Venezia ad Enns per Lubiana e Vienna corrono chil. 924 e da Trieste chil. 730.

Queste ed altre analoghe considerazioni sulle distanze (vedgersi le due Tabelle di distanze) bastano a far comprendere quale superiorità in linea di movimento sarà per avere la Rodolfiana. Ed è per questa superiorità appunto, che la Società della Sudauba e i suoi aderenti tanto combattono la sua prolungazione per la Preutha al mare.

Relativamente alla maggiore distanza di Venezia da

Utile abbiamo già dimostrato che i chil. 24, che lo esaltano, non possono impedire che Venezia liene concorrenza a Trieste sulla Rodoliana. Compensano largamente questa differenza, e il minore viaggio marittimo, e la sicurezza del nostro porto, e la comodità di magazzini, quanti a quanti non può offrire Trieste, e la minore spesa di trasporto da quanti alla ferrovia con veicoli equivi, e la certezza del rientro, una volta che, oltre i prodotti agricoli della Venezia, vengono a depositarsi nel nostro porto le merci svizzere, bavaresi, württemberghe. E per converso, come abbiamo altresì provato, se sia costruita la linea del Predoi, ogni sforzo per dividere con Trieste il commercio lungo la ferrovia Principe-Radolfo sarebbe inutile; avvegnachè la differenza di distanza da Caporetto sarebbe, a scapito di Venezia, di chil. 89, i quali pur tanto onta del minore viaggio per mare si ridurrebbero sempre a chil. 55; differenza troppo notevole, perchè si possa lottare con utile. E quando anche Venezia fosse da tanto, a merito di tutti gli altri vantaggi vantaggi sopra Trieste, di avviare un commercio, l'utile sarebbe di gran lunga inferiore per la via del Predoi, oltre che per la maggiore lunghezza del viaggio, per doverci essere più elevate le tariffe, in conseguenza del maggior costo di costruzione e di esercizio, che si esige un valico, il quale non si opera se non col 25 e persino 30 per 100 di perdite.

E qui ci sia permesso di chiedere ancora agli oppositori della linea della Pastello, se essi credono in buona fede, che per la linea del Predoi, il valico delle Alpi, dopo aver ingojati tanti e tanti milioni possa essere transitabile in alcuni mesi del verso fra le alpi nevose, le loro calanghe e le frane.

Prima di far cenno della conclusione a cui ha creduto di venire la Commissione, crediamo opportuno di prendere in esame l'ultima parte della sua relazione.

Nella domanda della società Principe-Rodolfo di preferenza per la prosecuzione al mare della sua linea, la Commissione ha creduto scoprire una mira segreta di portarsi al mare in un punto che non sia né Trieste né Venezia. Questa mira non la noi un segreto. Il progetto primitivo della ferrovia Principe-Rodolfo è conosciuto sin dal 1865 sotto il titolo di ferrovia Haag-Corvignano. Un movimento di cabotaggio esiste già da Venezia e da Trieste a Porto-Busa. Era evidente che la Società nello studio della sua linea, che voleva condurre allora per la Posticchia al mare, oltre che alle destinazioni per Trieste e Venezia, mirasse a raccogliere qualche poterà offrirle il cabotaggio di Porto-Busa. E mentre tendeva a non perdere quel movimento, voleva un vantaggio ai porti commerciali di Trieste e Venezia, particolarmente, costando meno il trasporto delle merci per mare, offriva loro di spedire tutto quello che la piccola navigazione poteva portare, ad essere caricato sui carri della ferrovia poco prima a Porto-Busa (Corvignano ad altro punto), anziché caricarlo con spesa maggiore di viaggio nella ferrovia a Venezia e Trieste. E se la Società rinviene a questo proposito, noi non ne sappiamo vedere verun danno ai due porti principali dell'Adriatico, i quali rimarrebbero sempre gli scali e gli empori della grande navigazione italiana.

Perché veramente potesse venire loro un danno, dovrebbe essere, come pare voluto credere la Commissione, creato un porto commerciale per i navigli di lungo corso.

Creare un porto affatto, nella già laguna di Grado e di Aquileja, non può essere certo in progetto, se la Società abbia, come crediamo, un esatol poco studiato l'argomento.

Il porto non si crea, ma si trova là dove la natura li offre: e per marò occorrono quelle grandi opere che tutti sanno, quali sono le dighe, le contro-dighe, i moli, le gallerie: occorrono pure costruzioni: ciò tutto che importa milioni, i quali sono spesi con sacrificio, e per lo più in una lunga serie di anni, per minare aggravio della nazione.

Ora in quelle acque non si tratterebbe di creare un porto affatto dalla natura, ma di riaprire un porto distrutto dalla prepotenza di mare, a vincere le quali di leggieri si può indarsi a credere che non sia, se non facilmente possibile, e sempre col dispendio di un capitale, di cui non è facile prevedere, non diremo le migliori, ma nemmeno i riflessi. E che ciò sia, basta a persuaderlo il considerare: che sarebbe da aprirsi un bacino, il quale, per navigi di lungo corso, non potrebbe misurare una superfice minore di m. q. 250,000; che comporterebbe la necessità di ancorarlo di moli di spesa e di proteggerlo con dighe esterne, le cui protrusioni in mare dovrebbe essere di qualche chilometro; che ciò non pertanto sarebbe indigenzabile anzitutto sempre altri potentissimi mezzi difensori, perorchè gli interessi sarebbero incalcolabili, sia per le zone stesse che valano a incrinare quella laguna, sia perchè ivi maschererebbe il beneficio di un efficiento rifugio, che contribuire a conservare il porto esistente.

Il creare questo porto sarebbe a pensare allo sbarco delle merci. Il cabottaggio può riassumere l'Aust e qualche altro bene, ma i navigi di grande portata nel

potrebbero, a meno che non si pensasse ad un canale navigabile per esso, largo da 30 a 40 metri al meno, lungo qualche chilometro, profondo da 7 ad 8 metri. Che se a questo s' intendesse supplire spingendo sino al porto la ferrovia, si potrà osservare che questa dovrebbe attraversare, fra maremme, paludi, stagni, sopra palafitte, di cui non si può presidiare la importanza ed il costo.

Dinnanzi a queste difficoltà, che non si capirono se non con altrettanti milioni, quanti e più forse non costano a volte otto chilometri di ferrovie della seconda Radaffiana, mi dobbiamo credere che essa si sia persuasa di limitarsi a riconoscere il solo marciante di cabotaggio. Che se pure avesse pensato o voluto ora pensare ad un porto, quale lo immaginava la Commissione, da essere costituito a quelli di Venezia e Trieste, avrà ella pensato che se ella navigazione è necessario il porto, il porto solo non basta? — Là dove giungano i battenti e dove la ferrovia faccia capo occorreranno cabili e moli di varico e ripartiti; e dove questo movimento di varico e varico si effettui, ivi sarà la indispensabile casa di doganieri, di custodi, di agenti, di operai, le quali sarebbero a costruirsi in condizioni eguali a quelle che abbiamo nella nostra laguna, quanto a difficoltà e spesa di fondazione. E dopo tutto ciò, quale sarebbe i carichi che potrebbero essere diretti a quel porto? Quelli soltanto che entrano ora direttamente; a meno che non si pensasse a costruire vasti magazzini di deposito, e si contemplasse che ivi vadano a stabilirsi case commerciali. In tal caso sarebbe a creare una nuova Venezia, nel suo stato attuale maggior casa che appartenere alla sua natura; da se non hanno il vantaggio dei nostri canali, dei nostri rivi,

ne per non si aprirebbe artificialmente, e dove manca infine il bacino di una vera laguna.

Sarebbe insistere ulteriormente a dimostrare stessa ed instancabile l'idea di un porto per la grande navigazione in quelle acque, ripetendosi che se la società mira a spingere la sua linea, non presso a Porto-Bonco, non ne vedremo veruna danno per i porti di Venezia e Trieste; e solo sarebbe, come in ogni caso, desiderabile, che quella linea si spingesse direttamente sino a Venezia, ciò che sarebbe facilitato dai successi, ai quali sono disposti i paesi che sarebbe ad attraversare; e ciò che abbreviando la via, minorerebbe la spesa di trasporto fino ad Udine ed aumenterebbe quindi per Venezia la possibilità di concorrenza a Trieste sulla ferrovia Rodolfiana.

La Commissione delle navi considererebbe esposte nelle sue relazioni, e qui citate, la veduta nell'ordine che la ferrovia della Pontebbè non permette a Venezia tal modo di poter assai più a questa città un gran scapito. La scrivente Comitato per la ferrovia, all'opposto, considerando la linea Principe-Rodolfo, quale veramente sarebbe, siccome la via più breve di comunicazione colle piazze della Boemia, dell'Austria, della Slesia, della Carinzia, per giungere alle quali suppartirebbe dove chil. 150, dove 300, e persino 350 di corsa, e convinto che solo mediante quella strada sia possibile ai porti dell'Adriatico di tenere in quelle piazze nel porti del Baltico; considerando i bisogni della Venezia e d'Italia, particolarmente il carbone e ferro, che sarebbero della Rodolfiana, perchè il nostro porto con assai minore dispendio che oggi non tiene necessario: considerando che la industria della Com-

na, della Siria, dell' Austria, della Russia ha bisogno delle nostre dei suoi metalli, dei suoi legni grossi e lavorati, dei suoi cuoi, delle sue bisacche, delle sue birre, del suo sale ecc. ; considerando che quei territori abitati producono dei prodotti dell' India, degli oli, dei panni salati, delle nostre frutta, del nostro riso, del nostro canapa, del nostro vino ecc. ; considerando che, senza quella ferrovia, una larga zona dell' Europa centrale dall' Adriatico al Danubio e più oltre (poichè ad esso non potrebbe estendersi il raggio di azione della via del Brennero da una parte e della Sudaube dall' altra) rimarrebbe priva del beneficio della rapida e continua spinta di trasporto, per cui, ivi, impossibile quello sviluppo d' industria noi saprei, ed impossibile ancor più l' utilizzazione degli elementi industriali, di cui va dotata ; considerando ancora che per essa, la ferrovia Principe-Rudolfo, andrò a compiersi il movimento commerciale austro-germanico, e, da ultimo, considerando che questa commercio, perchè almeno in parte si faccia per la via di Venezia, e da Venezia siccome scalo ed emporio, è necessaria una linea la più breve possibile, la meno costosa per costruzione ed esercizio, e che questa linea dai tecnici è giudicata essere quella che da Villaco salisse per la Postelba all' Adriatico, tenendo anche conto del beneficio che questa linea porterebbe al lungo tratto di paese italiano per il quale dovrebbe correre ; il Comitato per le ferrovie tutto questo considerando, giudica necessaria al risorgimento del commercio di Venezia quella strada, eminentemente utile alle provincie Venete per gli aiuti che potrà rendere possibili, e quindi indispensabile all' Italia come via internazionale di commercio.

E tale convinzione lo induce a votare (contestatamente

all'azione della Commissione del Consiglio comunale) perchè il Governo e la Città di Venezia ed i porti per i quali dovrebbe passare la linea, volentieri e senza ritardo, assumano quel carico proporzionale di serventente che un pendolo di commercio colla Società principe Radda, e con qualunque altra, tenuto fermo che, per o non tocca, quella ferrovia debba mettere capo a Venezia.

Venezia, 2 Aprile 1868